



Referencia:	17/2025/ORDENANZ
Procedimiento:	Aprobación de Ordenanzas y Reglamentos
Interesado:	
Asunto	MODIFICACIÓN ORDENANZA MOVILIDAD

**CONSULTA PUBLICA PREVIA AL PROYECTO DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA DE
MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE BURGOS**

El artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas, prevé la realización de una consulta pública, a través del portal de la web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la nueva normativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

a) Problemas que se pretenden solucionar con la modificación de la ordenanza

La Ordenanza Municipal de Movilidad actualmente en vigor ha quedado, en varios aspectos, desactualizada frente a los cambios sociales, tecnológicos y normativos que afectan al espacio urbano. En particular, se identifican los siguientes problemas:

1. Falta de regulación adecuada para nuevas formas de movilidad, como los vehículos de movilidad personal (VMP), patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas y servicios de movilidad compartida (carsharing, motossharing, bikesharing).
2. Problemas ante falta de plazas de aparcamiento, en los últimos tiempos se han generado nuevas zonas tensionadas a nivel de plazas de estacionamiento.
3. Falta de regulación de tiempos de estacionamiento de vehículos pesados en polígonos industriales y de autocaravanas en todo el término municipal.
4. Ante la creciente distribución urbana de mercancías, el casco histórico está congestionado con las operaciones de carga y descarga y en el resto de zonas, se excede dicho tiempo.
5. Falta de regulación para aparcamientos cubiertos de bicicletas.
6. Obsolescencia en la regulación de los VADOS.



7. Insuficiencia de medidas para fomentar la movilidad activa y el transporte colectivo, frente al uso intensivo del vehículo privado.
8. Deficiencias en la protección de los usuarios vulnerables, como peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida.
9. Desajustes entre la normativa vigente y la evolución del entorno urbano, tanto en términos de planificación como de infraestructuras para la movilidad.
10. Ausencia de una estructura normativa clara y comprensible, lo que dificulta su aplicación por parte de la ciudadanía y de los servicios municipales competentes.
11. Limitado aprovechamiento de las tecnologías emergentes, como los sistemas inteligentes de gestión del tráfico, control del estacionamiento y movilidad digital.

b) Necesidad y oportunidad de su regulación

La necesidad de modificar la ordenanza responde a múltiples factores:

- **Evolución de los modelos de movilidad urbana:** La irrupción de nuevos modos de transporte requiere una respuesta normativa ágil y coherente.
- **Demandas ciudadanas de espacios urbanos más seguros, sostenibles y accesibles:** La sociedad reclama entornos con menor congestión, más accesibilidad y una movilidad más saludable.
- **Incorporación de tecnologías y soluciones digitales:** La regulación debe prever la integración de plataformas tecnológicas de movilidad, estacionamiento inteligente y control automatizado.
- **Seguridad jurídica:** Es necesario contar con un marco normativo claro que defina derechos y obligaciones de los distintos usuarios del espacio público.
- **Oportunidad institucional y estratégica:** La reforma puede apoyarse en la disponibilidad de fondos públicos y en políticas municipales que priorizan una ciudad centrada en las personas y no en los vehículos.
- **Nos encontramos ante un cambio normativo estatal para regular la movilidad.**

Modificar la ordenanza en este momento permite abordar de manera integral los nuevos retos y necesidades de la ciudad, reforzando la planificación urbana, la seguridad vial y la sostenibilidad de los desplazamientos.

c) Objetivos de la modificación de la norma

La modificación de la ordenanza persigue alcanzar los siguientes objetivos generales y específicos:



1. Fomentar modos de transporte sostenibles y eficientes, priorizando los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.
2. Reforzar la seguridad vial en el espacio urbano, mediante normas claras de circulación y convivencia entre los distintos modos de transporte.
3. Facilitar la inclusión y accesibilidad en la movilidad, incorporando criterios de movilidad universal y garantizando la igualdad de uso del espacio público.
4. Incorporar la innovación tecnológica en la regulación de la movilidad, incluyendo herramientas de control automatizado, estacionamiento inteligente y gestión digital de flotas.
5. Simplificar y clarificar el contenido de la ordenanza, con el fin de hacerla más comprensible, accesible y eficaz en su aplicación.
6. Generar estacionamiento de rotación en zonas tensionadas, incorporando más plazas en rotación mediante ampliación de las existentes y generando nuevos sectores completos de plazas de estacionamiento en rotación, para adaptarse a la evolución y transformación de la ciudad.
7. Regular adecuadamente la distribución urbana de mercancías, con los mínimos efectos sobre la ciudadanía.
8. En relación a la regulación del aparcamiento de rotación, se amplían y crean nuevos sectores ORA y se elimina la gratuidad en zona ORA para motos y motocicletas.
9. Se elimina el horario de carga y descarga por la tarde y se establece una regulación del tiempo máximo de carga y descarga para todo el término municipal. Se amplía plazo de preaviso para reservas de carga y descarga puntuales.
10. Se revisa y actualiza la regulación de los VADOS, actualizado a la normativa urbanística vigente, al PGOU y a la evolución de la sociedad.

d) Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias

Antes de optar por la modificación normativa, se han valorado distintas alternativas:

Alternativas no regulatorias:

1. **Campañas informativas y de concienciación ciudadana:** Son útiles para promover cambios de comportamiento, pero resultan insuficientes si no se acompañan de un marco normativo vinculante.
2. **Mejoras en infraestructuras de movilidad:** Aunque necesarias, las infraestructuras por sí solas no definen el marco de derechos, obligaciones y sanciones, por lo que requieren soporte normativo.



3. **Acuerdos con operadores de movilidad:** Pueden aportar soluciones puntuales, pero carecen de la fuerza jurídica necesaria para regular de forma generalizada el uso del espacio público.

Alternativas regulatorias parciales:

1. **Redacción de normativas específicas independientes (por ejemplo, sobre VMP):**
Aunque viables, podrían provocar una fragmentación normativa y problemas de interpretación o aplicación conjunta con la ordenanza principal.

Conclusión:

La opción más eficaz, eficiente y jurídicamente sólida es la **modificación parcial de la Ordenanza Municipal de Movilidad**, que permita:

- Adaptar el marco legal vigente a la realidad urbana actual.
- Dotar de coherencia y claridad normativa a las políticas públicas de movilidad.
- Facilitar su aplicación y aceptación social.

e) Cauce de participación

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones debidamente identificados que así lo consideren, pueden hacer llegar sus opiniones sobre los aspectos planteados en este documento, por un plazo de diez días hábiles desde su publicación, al Servicio de Movilidad y Transportes del Ayuntamiento de Burgos, través de los siguientes cauces de participación:

- Dirección de correo electrónico: oficinademovilidad@aytoburgos.es
- Registro general del Ayuntamiento de Burgos o cualquiera de los medios previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En los escritos que se presenten será necesario hacer constar los datos de identificación de la persona física o jurídica (nombre, apellidos, NIF, así como la denominación completa de la organización o asociación participante, en su caso).